

Tranche de La Poudre

RAPPORT SUR L'EMBRANCHEMENT

DE

Chemin de Fer projeté de St. Eustache

A LA

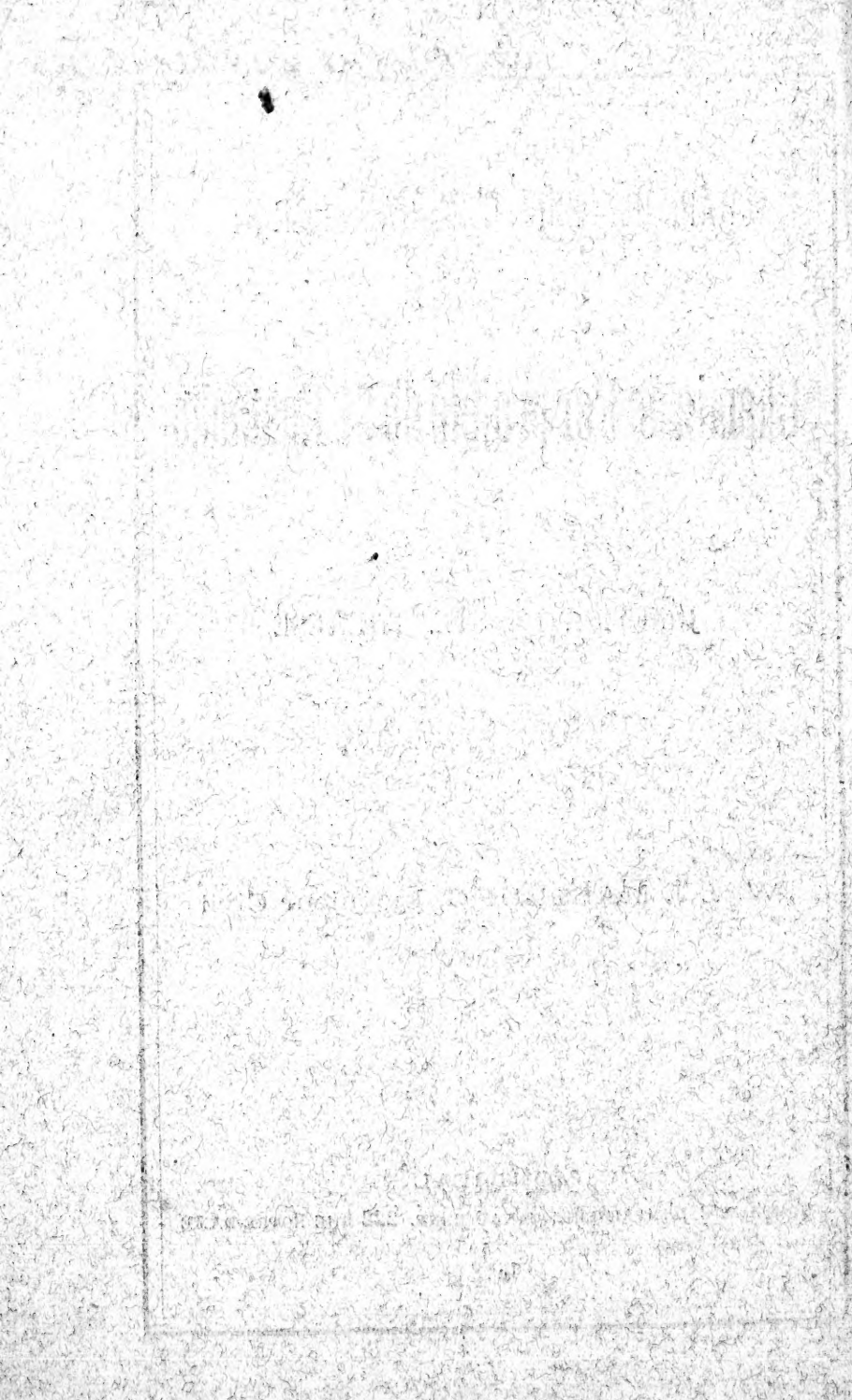
JONCTION DE STE. THERESE

W. J. J. MALSBURG, Ingénieur Civil

MONTREAL

COMPAGNIE D'IMPRIMERIE CANADIENNE, 222 RUE NOTRE-DAME

1878



CHEMIN
DE
COLONISATION DU NORD
DE
MONTREAL

TRACÉ PAR ST. EUSTACHE

MONTREAL
COMPAGNIE D'IMPRIMERIE CANADIENNE, 222 RUE NOTRE-DAME

—
1878

B36864



DEC 28 1939

CHEMIN

DE

COLONISATION DU NORD DE MONTREAL

TRACÉ PAR ST. EUSTACHE

Aux Citoyens de Montréal.

Comme les contribuables de la Cité de Montréal auront à payer largement pour la construction du chemin de fer projeté entre cette ville et la Cité d'Ottawa, les habitants de St. Eustache ont cru utile de leur donner communication de la requête ci-annexée, qui a été présentée au Conseil-de-Ville de Montréal, le 5 Juin dernier.

Les citoyens de Montréal sont priés de lire cette pétition attentivement, car elle a été faite pour revendiquer les droits que certaines personnes veulent méconnaître, et pour mettre sous leur vrai jour certains faits incontestables, dont la connaissance est essentielle dans le moment actuel.

Le but des citoyens de Montréal, en votant un million pour le Chemin de Colonisation du Nord, n'est pas d'en faire un don gratuit à la compagnie ; mais de devenir actionnaires dans le fonds capital, et par conséquent de participer aux profits que l'entreprise pourrait donner. La ville de Montréal a déjà fait

de grands sacrifices pécuniaires, et elle est appelée à en faire encore pour répondre aux besoins de son commerce, à l'amélioration du Hâvre, à l'élargissement des rues, etc., etc. Conséquemment, les citoyens de Montréal sont éminemment intéressés à ce que la somme qu'ils vont donner pour le Chemin de Fer de Colonisation du Nord, soit appliquée de manière à produire des profits au lieu d'être une source de taxes. Nous croyons qu'un des moyens propres à amener ce résultat, c'est d'adopter des conclusions de la requête ci-jointe.

[COPIE].

A SON HONNEUR LE MAIRE, AUX ÉCHEVINS, AUX CONSEIL-
LERS ET AUX CITOYENS DE LA CITÉ DE MONTRÉAL.

Nous, soussignés, représentant la Corporation de St. Eus-
tache, dans le Comté des Deux-Montagnes,

Exposons respectueusement :

Que nous portons beaucoup d'intérêt à la construction du
Chemin à lisses de Colonisation du Nord de Montréal, et que
nous avons même fait voter par le Conseil Municipal du Comté
des Deux-Montagnes, à une session spéciale, tenue le 22 Mars
1870, un octroi de soixante mille dollars pour aider à la con-
struction du dit chemin.

Que nous venons de prendre communication, par la voie des
journaux, d'un règlement préparé par le comité des finances
de la Corporation de Montréal, tendant à accorder un octroi
d'un million de dollars pour aider à la construction du chemin
de fer projeté ;

Que nous avons remarqué dans ce règlement la clause sui-
vante : " 40. La dite compagnie commencera la ligne d'em-
branchement au Village de St. Jérôme, dans le District de
" Terrebonne, aussitôt que la ligne principale atteindra le
" point de jonction qui se fera au ou près du Village de Ste.
" Thérèse, " etc.

Que, tout en respectant les motifs des auteurs de cette clause,
nous croyons que le point de jonction devrait être fixé en la
Paroisse de St. Eustache, pour les raisons que nous donnerons
ci-dessous, ou du moins laissé à la décision des directeurs du
dit chemin de fer après les explorations faites par leurs ingé-
nieurs avant d'en arriver à l'adoption du tracé ;

Que nous prenons la liberté d'exposer :

Que le seul moyen de faire produire à ce million et aux autres octrois accordés par le gouvernement et les municipalités intéressés, tout l'avantage possible est de les bien appliquer, et et pour cela, faire adopter le tracé le plus court, le plus facile, le moins dispendieux et le plus rémunérateur.

Que les règles fondamentales adoptées dans la construction des chemins de fer, particulièrement quand il est question, comme dans le cas actuel, de rapprocher et relier deux villes importantes comme le sont Montréal et la Capitale de la Puissance, il faut, de toute nécessité, commencer par jeter un tronc principal par la voie la plus directe et la plus avantageuse ; ensuite, répondre aux besoins sectionnels des localités échelonnées sur le parcours de la voie ferrée ou de cette artère principale par des embranchements : voilà les principes justes et invariables de ceux qui ont des notions acquises, non-seulement par l'étude, mais par la pratique et qui sont versés dans la science du génie civil.

Que plusieurs personnes de St. Jérôme et de Ste. Thérèse, se sont adroitement insinuées dans l'esprit des Directeurs du Chemin de Colonisation du Nord et de quelques-uns des conseillers de ville, afin de les engager à combattre l'adoption d'un tracé par St. Eustache, parce que cette ligne aurait l'effet, suivant ces personnes, de les priver de voir le tronc principal parcourir leurs localités, et conséquemment n'avoir qu'un embranchement qui allongerait un peu le parcours entre leurs paroisses et Montréal.

Que, vu l'importance très-grande que s'est acquise notre localité dans le commerce, commerce qui n'a pas de rival dans le Nord, et que vu aussi l'avantage et la beauté du site de St. Eustache, ces messieurs craignent que ces véritables attributs n'engagent les personnes fortunées à venir s'y fixer de préférence à toute autre localité ! Voilà les seules et uniques raisons qui auraient provoqué l'opposition déloyale que l'on nous a faite. Pourtant ces messieurs devraient savoir qu'il vaudrait mieux allonger un peu l'embranchement auquel ils ont uniquement droit de prétendre, que de vouloir allonger le tronc

principal d'un chemin de fer aussi important que celui qui doit relier non-seulement Québec à Montréal et Montréal à la Cité d'Ottawa, mais qui est destiné à relier plus tard l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique ; car, les intérêts de ces deux grandes villes ainsi que l'importance de ces futures et gigantesques projets comparés à la bien faible importance de Ste. Thérèse et St. Jérôme, ne peuvent certainement souffrir de comparaison ; aussi, il faut que ces messieurs aient une somme considérable *de bonne volonté* pour soutenir une prétention aussi exagérée. Nous louons certainement leur énergie, mais ils la poussent trop loin ; car nous, qui avons toujours désiré que ces deux localités fussent bénéficiées d'un chemin de fer, sommes obligés de nous défendre et nous dirons que l'ambition doit se tenir en bride et que l'on ne doit pas vouloir tout accaparer au préjudice de notre localité dont on a fait valoir l'importance incontestable et plus que supérieure, avant ce jour ;

Que nous espérons qu'ils ne gagneront pas plus à faire adopter une ligne arbitraire qu'ils ne réussiront à faire promener les voyageurs et le fret inutilement entre Montréal et Ottawa. Voilà encore une des influences invétérées que nous avons toujours eues à combattre et qui par intrigue ou autrement, a su, on ne sait comment, faire adopter leur tracé de prédilection. Aussi nous venons aujourd'hui prouver que, tout en ayant le plus grand respect pour eux et ceux qui les secondent, il se sont laissés influencer par leur ambition demesurée et il est de notre intérêt, comme celui des citoyens de Montréal, que la lumière se fasse.

Comparons maintenant l'importance respective des deux tracés, c'est-à-dire celui qui d'Hochelaga se dirigerait sur Ste. Rose et Ste. Thérèse, et en second lieu celui qui, du même point de départ, se dirigerait, sur St. Martin et St. Eustache. Quant au tracé par Ste. Rose et Ste. Thérèse, il n'est pas appuyé de raisons justes. Il est facile de le prouver : 1^o Parce que la voie ferrée, en longeant le chemin macadamisé dans l'Ile Jésus, morcellerait des terres de haute valeur, et rencontrerait probablement une forte opposition de la part des puissants et

riches propriétaires des chemins et ponts de l'endroit ; 2^o Parce que vouloir donner un chemin de fer à des localités qui ont des voies de communication faciles comme celles du chemin macadamisé, c'est s'exposer à ne pas avoir de fret ni de voyageurs ; 3^o Parcequ'il est reconnu que les habitants de Ste. Rose ne veulent pas entendre parler de chemin fer, preuve : Parcequ'ils n'ont jamais voulu souscrire un seul sou pour venir en aide à sa construction, et, enfin, parcequ'ils disent formellement qu'ils ne se serviront jamais de la voie ferrée et qu'ils lui préféreront toujours leur route macadamisée ; 4^o Parceque la construction d'un pont vis-à-vis le village Ste. Rose, sur la rivière Jésus, où les deux rives sont fort éloignées l'une de l'autre et où le fonds de la rivière est vaseux, nécessiterait une bien plus forte dépense que celle que réclamerait la confection d'un pont à St. Eustache ; aussi le rapport de l'ingénieur Legge le constate en terme précis ; 5^o Parceque cette ligne de chemin de fer au lieu de se diriger directement sur Ottawa s'en éloigne considérablement, et allonge le tracé entre cette dernière ville et Montréal de quatre milles et un quart ; 6^o Parceque le chemin de fer après avoir traversé la rivière Jésus, au village Ste. Rose et se dirigeant ensuite au village Ste. Thérèse pour atteindre St. André et Carillon, franchirait un territoire accidenté et difficile.

Maintenant nous allons prouver qu'un tracé par St. Martin et St. Eustache, comparé au précédent est de beaucoup plus avantageux.

1^o Par l'adoption de cette ligne, des terrains de valeur ne seraient pas morcelés dans l'Ile Jésus, d'autant plus que le chemin de fer ne longerait pas le chemin macadamisé, et les terres sur lesquelles il passerait, n'étant pas d'un bien grand prix, l'indemnité à être accordée serait bien moindre que celle désignée par l'autre tracé.

2^o Une partie des habitants de St. Martin, n'ayant pas de chemin macadamisé, vu qu'il n'a pas été poussé dans cette partie de l'île jusqu'à la rivière Jésus et qu'il reste encore à peu près cinq milles à faire pour l'atteindre ou arriver sur St. Eus-

tache, ces habitants s'empresseraient de se servir de la voie ferrée, tandis que par l'autre tracé on a prouvé que les habitants ne l'utiliseraient en aucune manière.

3^o La Paroisse de St. Martin, contrairement à celle de Ste. Rose, a toujours désiré avoir un chemin de fer ; car de tout temps elle a toujours manifesté la volonté d'aider à sa construction, pour preuve c'est qu'elle vota autrefois une somme considérable à la compagnie du chemin de fer de Montréal à Bytown. Ces seuls faits prouvent donc évidemment qu'un tracé par St. Martin, à travers l'Ile Jésus, offre sur l'autre tracé beaucoup plus d'avantages et une supériorité incontestable.

4^o Par ce tracé on construirait sur la rivière Jésus et à proximité du Village de St. Eustache, un pont bien moins dispendieux que celui que l'on suggère de construire à Ste. Rose, et, comme nous le disions plus haut, l'ingénieur Legge n'a pu faire autrement que de formuler dans un de ses rapports, que l'on épargnerait par un pont fait au *Moulin à la Dalle*, une très forte somme ; mais, nous prouverons assurément plus tard, quand de nouvelles explorations auront été faites, que l'on peut épargner un montant bien plus considérable que celui mentionné dans le rapport de M. Legge. Néanmoins nous citerons quelques parties de ce rapport, qui feront voir que nous n'exagérons rien ; laissons-le parler : “ Le trait le plus “ remarquable, dit-il, dans la construction de cette ligne (via “ St. Martin et St. Eustache), c'est la réduction qu'elle occasionne dans le coût des ponts sur les deux rivières ou deux “ branches de l'Ottawa, aussi bien que les pentes plus favorables qu'on rencontre en ces localités.” Plus loin il dit : “ Le terrain de chaque côté de la rivière (au Moulin de la “ Dalle), offre des approches on ne peut plus avantageuses ; “ sous ce rapport la traverse en cet endroit est de beaucoup “ préférable à celle de Ste. Rose.”

Nous devons ici faire remarquer que ce rapport de M. Legge dont nous citons quelques points saillants, n'a été fait et publié que quand il a été question de relier uniquement Montréal à St. Jérôme par un chemin à lisses de bois, afin d'y exploiter le

bois de chauffage. Aussi, il n'était alors nullement question de relier Québec à Montréal et Montréal à la Cité d'Ottawa. Par ce tracé, on venait frapper au *Moulin à la Dalle*, et on ne touchait qu'à l'extrémité est de la Paroisse de St. Eustache, c'est-à-dire à l'endroit le plus défavorable à la construction d'un chemin à lisses ; car si le tracé avait été jeté plus à l'ouest, on aurait trouvé dans l'Ile Jésus un terrain bien plus avantageux ; mais comme il fallait atteindre St. Jérôme aussitôt que possible, il n'y avait pas à choisir, quoique cette route viâ St. Martin, St. Eustache et Ste. Thérèse allongeât le tracé de trois milles et demi entre Montréal et St. Jérôme, c'est-à-dire sur un faible parcours de vingt-sept milles. Nous allons néanmoins en montrer le grand avantage, en citant l'appréciation qu'en fait M. Legge dans son même rapport, et voici ce qu'il dit : " Nous sommes forcés par des considérations financières d'adopter la ligne la plus longue, viâ le *Moulin à la Dalle*, mais cela pour épargner soixante-dix-huit mille piastres sur le coût primitif. On objecte contre cette route les trois milles et demi de plus que le fret devra parcourir pour toujours entre Montréal et St. Jérôme. Contre cette objection, on doit faire valoir cependant *les pentes plus faciles* que le chemin rendu contre par ce tracé. D'un autre côté, passant par cette direction, le chemin à lisses obtiendrait un trafic plus considérable du *vaste et florissant Village de St. Eustache* et des autres populeuses campagnes qui se trouvent à l'ouest de ce dernier, lesquels enverraient leurs produits à Montréal par les chemins ordinaires, si la station la plus rapprochée était placée à Ste. Rose ou plus à l'est."

De plus, M. Legge établit par un tableau qui figure dans ce même rapport, que par l'adoption de ce tracé on épargnerait sur celui qui, du Saut se dirigerait sur Ste. Rose, Ste. Thérèse et St. Jérôme, une somme de \$4,620.00 par mille, et il n'était alors question que d'un chemin à lisses de bois !! Aujourd'hui qu'il n'est plus parlé de ce maigre projet de relier uniquement par un chemin à lisses de bois Montréal à St. Jérôme, afin de tenter l'essai d'y acheter du bois de chauffage, mais qu'il est

question, de relier Montréal à Québec et Montréal à la capitale de la Puissance, par conséquent, de ne donner qu'un embranchement à St. Jérôme, qu'elles ne seraient point les épargnes que l'on ferait en adoptant un tracé plus à l'Ouest ? Aussi il y aurait imprudence que de ne pas vouloir adopter un tracé par St. Eustache, tracé qui sera plus court de quatre milles et un quart et qui sera conséquemment, plus économique et beaucoup plus rémunératif. D'ailleurs les ingénieurs qui seront chargés des explorations futures, sauront faire valoir mieux que nous l'exactitude de ce que nous formulons ici, car, jusqu'à présent personne n'a été chargé d'explorer ou d'examiner les anciens tracés des Messieurs Delisle, Sikes, Coffin, tracés qui ont été adoptés plus tard par la compagnie de "Carillon et Grenville" représentée par les Messieurs Abbott, et pourtant ce sont les seuls qui doivent être adoptés.

Par notre tracé, aussitôt que le chemin de fer aurait traversé soit au *Moulin à la Dalle*, ou à un des endroits choisis par les ingénieurs d'autrefois, vis-à-vis le village de St. Eustache, la route à parcourir depuis ce dernier endroit, ou du Moulin à la Dalle jusqu'à St. André, distance de vingt-sept milles par la voie de terre, est des plus avantageuses, car tout le parcours entre ces deux postes est uni, plan, d'un niveau remarquable et parfait. Les nombreux ravins et les fortes côtes que l'on aurait à combler et à aplanir par l'autre ligne, n'existent point par celle-ci; aussi le coût par mille serait bien moindre par notre tracé et nous n'exagérons point en disant que, l'on épargnerait dans la confection de ces vingt-sept milles, une somme de \$150,000, et les ingénieurs le constateront plus tard.

7^o Le tracé par St. Eustache, au lieu d'allonger la route entre Montréal et Ottawa la raccourcirait comme nous l'avons dit, de quatre milles et un quart, et c'est l'ingénieur M. Legge qui en a fait le calcul, alors, quatre milles et un quart de chemin à \$30,000 du mille, représentent la jolie somme de \$127,500 qui ajoutée à celle de \$150,000 plus haut mentionnée, donnerait un montant, de 227,500, que l'on épargnerait; mais si nous ajoutons ensuite à cette énorme somme, ce que

l'on économiserait dans la construction des ponts, et en adoptant une ligne par St. Martin où les pentes, au dire de M. Legge, sont plus favorables, on constaterait une économie qui s'élèverait à bien au-delà de \$300,000 !!!

En outre, notre tracé offre seul la voie naturelle et la plus directe ; aussi, tous les voyageurs venant de l'Ouest, c'est-à-dire des deux côtés de l'Ottawa, comme de Grenville, Chatham, Carillon, Lachute, St. André, St. Hermas, le Gore, St. Colom-ban, St. Canut, St. Placide, St. Benoit, Ste. Schlastique, St. Augustin et St. Joseph, à quelques exceptions près, ont toujours choisi de préférence la route par St. Eustache, pour communiquer à Montréal, et jamais ils n'ont pensé à passer par Ste. Thérèse et Ste. Rose. Nous pourrions même faire remarquer que MM. Legge et McDonald, en allant et revenant, l'hiver dernier, de leur exploration sur les rives Nord et Sud de l'Ottawa, passèrent par le village de St. Eustache. Pourquoi cela ? parce que c'est la voie la plus courte et la plus fréquentée entre Montréal et Ottawa. Comment comprendre maintenant que ces Messieurs aient suggéré un autre tracé qu'ils ne veulent pas patroniser ? Cela prouve évidemment que cette route de fantaisie n'a d'importance que dans l'opinion de certains partis intéressés.

L'établissement dans le village St. Eustache des deux fils télégraphiques qui relient tant Québec que Montréal avec Ottawa et les autres parties de la Puissance prouve encore mieux que St. Eustache est on ne peut mieux placé, et que seul il est sur la voie naturelle et directe pour relier Montréal à Ottawa. Comment se fait-il donc que Ste. Rose, Ste. Thérèse et St. Jérôme n'aient pas de bureaux télégraphiques ? Parceque ces localités ne sont pas sur la voie d'Ottawa et des grands centres.

Après avoir représenté deux voies différentes par où le chemin de fer pourrait se diriger sur St. André et Carillon et dont une est certainement préférable à l'autre, nous allons maintenant faire valoir le surplus de fret et le plus grand nombre de voyageurs que St. Eustache fournirait comparativement à Ste.

Thérèse dans le cas où l'on voudrait établir un parallèle entre ces deux localités.

1^o Ste. Thérèse n'est pas sur la route d'Ottawa, son village est à une distance de huit milles de St. Eustache vers le nord-est, et il n'a à l'Est que la Paroisse de Terrebonne sur laquelle les actionnaires ne doivent point compter pour alimenter le chemin de fer, ou lui donner de la besogne ; car Terrebonne a ses vapeurs, ses barges et ses chemins macadamisés qui sont autant de moyens faciles de transport, qui prévaudront toujours sur ceux que pourrait offrir une voie ferrée passant à l'extrémité d'une paroisse voisine. Il n'y aurait donc entre Hochelaga et St. Jérôme que Ste. Thérèse à fournir un peu de fret et quelques voyageurs, c'est-à-dire sur un parcours d'à peu près trente milles ; alors, quel est le chemin de fer qui avec un aussi maigre patronage pourrait payer ses dépenses ? Voilà un problème difficile à résoudre.

Maintenant par l'adoption de l'autre tracé, la paroisse de St. Martin occuperait considérablement le chemin de fer et St. Eustache dont on a fait valoir avant ce jour l'immense supériorité sur Ste. Thérèse, tant par sa population, son commerce, son agriculture et la beauté de son site, serait certainement la localité qui donnerait le plus d'ouvrage à une voie ferrée. Il ne faut pas non plus oublier que toutes les paroisses situées à l'ouest de St. Eustache, par leur situation géographique ont intérêt à voir passer le chemin de fer par notre localité, elles le demandent ainsi qu'en font foi les lettres publiées à la suite de cette Requête et l'utiliseraient considérablement, tandis que si St. Eustache en est privé, elles le seront de la même manière.

Ce sont les plus riches paroisses des comtés des Deux-Montagnes et d'Argenteuil, et qui pourront fournir le plus de fret et de voyageurs à une voie ferrée : St. Eustache, St. Augustin, St. Joseph, St. Benoit, Belle-Rivière, St. Hermas, St. Placide, St. André, Carillon, Chatham, St. Philippe, Cushing-Grecès-Point, Stonefield et Grenville. Si nous ajoutons ensuite à ces paroisses, celles de St. Martin, Ste. Dorothee et l'Abord-à-Plouffe, qui se trouvent sur la voie de notre tracé, nous prou-

vons ou ne peut mieux que nos adversaires ont eu grandement tort, de vouloir sacrifier à leur ambition l'avenir de toutes ces belles localités, parcequ'elles auraient le mérite d'être les meilleures clientes du chemin de fer et aussi parcequ'elles seraient sur la route la plus courte et la plus facile pour relier Montréal à Ottawa. Enfin nous prouvons donc, que toutes les paroisses situées à l'Ouest de St. Eustache se sont prononcées en faveur de notre tracé préférablement à celui qui toucherait Ste. Thérèse, mais qu'il soit bien entendu que nous ne désirons point priver cette dernière localité d'un chemin de fer, elle l'aura sans doute par l'embranchement qui sera détaché du tronc principal pour atteindre St. Jérôme, il n'y a que ces deux localités qui, par esprit de rivalité, osent vouloir priver St. Eustache d'avoir le bénéfice d'un chemin de fer, nonobstant le lucre et les avantages qu'il offre à une voie ferrée. Quant à cet embranchement, il pourrait être détaché soit du village St. Eustache, soit du *Moulin à la Dalle*, dans le cas où les ingénieurs choisiraient ce dernier endroit qui se trouve à mi-chemin entre St. Eustache et Ste. Thérèse pour y asseoir le pont du chemin de fer sur la rivière Jésus ; de l'un ou l'autre de ces deux postes, c'est-à-dire du village de St. Eustache ou du *Moulin à la Dalle*, le Tronc principal s'orienterait sur St. André et Carillon. Voilà certainement le meilleur mode d'accommodement qui puisse être adopté et qui, tout en accordant à ces localités ce qu'elles demandent, aurait l'effet de ne pas allonger le trajet entre Montréal et Ottawa : Aussi nous défions qui que ce soit, connaissant parfaitement la topographie de nos paroisses de contester l'excellence et la supériorité de ce tracé.

Nous avons de plus à faire valoir une autre considération, qui prévaudra davantage sur le choix de cette ligne de chemin de fer. Personne n'ignore que les Messieurs de St. Sulpice ont dans leur seigneurie du Lac des Deux-Montagnes, et à proximité de St. Eustache, un vaste domaine richement boisé qui pourrait fournir beaucoup de combustible à la Cité de Montréal où on ne peut se le procurer qu'à des prix exorbitants. Ce domaine est non-seulement riche en bois de

chauffage ; mais il l'est aussi en bois de service, et il faut remarquer que ce domaine ne se trouve pas à plus de quinze milles de Montréal par un chemin de fer passant à St. Eustache.

Nous devons Monsieur le Maire et Messieurs les Conseillers vous laisser savoir que nous ne sommes pas les premiers qui suggérons un semblable tracé, car Messieurs Sikes, Coffin, Delisle et Abbott représentant deux compagnies différentes et qui s'occupèrent activement, il y a quelques années de la grande question de relier Montréal à la Cité d'Ottawa par le Nord, ont toujours après des examens minutieux et des explorations nombreuses, choisi le village St. Eustache comme lieu le plus convenable où le chemin de fer devait traverser la Rivière Jésus. Quoiqu'il en soit les ingénieurs d'alors aient trouvé trois ponts divers sur cette rivière pour y faire traverser le chemin de fer, néanmoins les ponts et les tracés convergeraient toujours sur le village St. Eustache. Nous pourrions de plus montrer aux nouveaux ingénieurs, non seulement les bornes de ces lignes, mais nous pourrions montrer sur la rive Sud et opposée au village de St. Eustache, à peu près, un mille de chemin, où les déblais, remblais et nivellements ont été faits par l'ancienne compagnie du chemin de fer de Montréal et Bytown et sur lequel on pourrait asseoir immédiatement les lisses d'un chemin de fer. N'est-ce pas que toutes ces explorations et tous ces travaux prouvent, on ne peut mieux, que St. Eustache est sur la voie naturelle et directe du chemin proposé pour relier Montréal à la capitale de la Puissance ? Aussi les ingénieurs des compagnies que nous signalons plus haut, n'ont jamais pensé à adopter une ligne viâ Ste. Rose et Ste. Thérèse, car pour que le chemin touchât à ces localités, il faudrait dévier considérablement de la voie directe et faire promener le fret et les voyageurs sans aucune utilité : Conséquemment occasionner un surplus notables de dépenses inutiles pour atteindre soit Ottawa, soit Montréal.

Que la Chambre de Commerce de Montréal, fasse un état du surplus du fret, que les négociants auront à payer pour

expédier leurs marchandises entre Montréal et Ottawa, sur une voie ferrée qui allongerait le parcours entre ces deux villes de quatre milles, et elle verra que c'est vouloir les entraîner dans une dépense inutile, qui représenterait par an une somme immense ; mais, si l'on prend ensuite en considération ce que tout le commerce de la Puissance, joint à l'immense quantité de bois de sciage qui sera expédié par chemin de fer, et ce que les voyageurs auront à souffrir de ce surplus de trajet que quelques messieurs de Ste. Thérèse et de St. Jérôme voudraient faire parcourir, on arriverait à établir une perte colossale que le pays aurait à endurer en vain. La question est claire et elle se résume en deux mots, comme nous le disait un habile financier et grand capitaliste de Montréal : " Nous voulons, dit-il, que le chemin de ter projeté " entre Montréal et Ottawa suive la route la plus courte, car " nous désirons nous mettre en communication avec le com- " merce de l'Ouest aussi promptement que possible. Quant à " Ste. Thérèse et St. Jérôme, ces paroisses devront se con- " tenter d'un embranchement, d'autant plus que c'est nous " qui le leur ferons construire, et que ce ne sont pas ces petites " localités qui paieront la façon tant de cet embranchement " que du tronc principal, et ce serait ridicule que de vouloir " allonger la ligne principale pour obliger quelques personnes " de St. Thérèse et de St. Jérôme, qui tiennent à se faire " transporter à Montréal aussi vite que possible, et cela à nos " dépens, à nos frais et à notre grand préjudice."

Nous considérons la question du tracé comme tellement importante que nous prions le Corporation de Montréal de faire faire des explorations afin d'établir un parallèle entre cette ligne viâ Ste. Rose et Ste. Thérèse, et celle passant par St. Eustache, et pour constater la supériorité incontestable de notre ligne sur l'autre.

On a prétexté que St. Eustache ne peut pas prétendre à l'avantage d'une voie ferrée, parcequ'il est favorisé de la navigation. Pour ceux qui connaissent la topographie des lieux, il est inutile de répondre à cette objection, car St. Eustache

n'est pas plus favorisé de la navigation que ne le sont Ste. Rose et. Thérèse ; nous avons la même rivière et elle n'est navigable qu'à une trop grande distance de notre village pour nous être favorable : C'est un mythe, n'en parlons plus.

Quant au tracé dans le Comté d'Argenteuil, le plus avantageux est par Carillon, ou aussi près que possible, afin d'accaparer le trafic de cette partie populeuse et riche du comté qui en forme le front. Cela n'est pas difficile à démontrer.

1° Le front du comté contient les villages de St. André, Carillon, St. Philippe, Cushing, Grece's Point, Stonefield, Grenville étant commun aux deux routes. Et il comprend aussi la plus grande somme des richesses, de la population et des autres sources du trafic dans le Comté.

2° Le chemin de fer actuel ayant été acquis à bas prix par la compagnie des bateaux à vapeur, et étant, chacun le sait, une source de dépense non rémunérative pour la compagnie, pourrait probablement être acheté pour la moitié de la somme que la nouvelle compagnie devrait dépenser pour construire une ligne de chemin de fer de même longueur.

3° L'achat de cette petite section de voie ferrée, actuellement en existence, produirait un alliance plutôt qu'une rivalité entre le chemin de fer et la compagnie de navigation ; attendu que les deux lignes seraient plus ou moins exploitées dans un intérêt commun. Et ainsi les conséquences ruineuses qui résulteraient à l'une et à l'autre d'une compétition, seraient évitées.

4° Si le chemin de fer était placé dans l'arrière partie du Comté d'Argenteuil, la population établie sur le front adopterait universellement les bateaux à vapeur qu'ils pourraient prendre jusqu'à leur poste, divisant ainsi le trafic du Comté. Tandis que le tracé étant placé aussi près que l'on voudra du front du Comté, la population en arrière viendrait toujours au chemin de fer comme étant plus rapproché et plus commode que la ligne de navigation. Et la ligne par St. Eustache et Carillon serait plus courte que celle par Ste. Thérèse et Grenville.

Ainsi donc, avec l'avantage de traverser un pays plus riche et plus peuplé, d'acquérir une section de chemin à un prix qui constituerait une économie de dépenses ; de détruire ou de contrôler la compétition ; de s'assurer tout le trafic que le Comté peut donner, au lieu de le faire se diviser avec une ligne rivale ; cette ligne de plus est la plus courte. On ne peut donc douter de la Compagnie du Chemin de Colonisation du Nord choisira la route qui offre d'aussi puissantes raisons en sa faveur. Et si le petit village de Lachute, qui est le seul noyau de population dans l'arrière du Comté, paraissait être un centre de commerce capable de fournir un certain trafic, il serait aisé de construire un embranchement jusqu'à cette localité. Du reste, telle fut l'intention de ceux qui antérieurement ont travaillé à des entreprises semblables, et c'est probablement le parti qu'adopterait la Compagnie du Chemin de Colonisation, si elle choisissait définitivement le tracé par le front du Comté.

A l'appui de ce qui précède, nous dirons que, c'est avec un sentiment de véritable satisfaction, que nous avons lu, l'hiver dernier, dans l'habile et estimable journal le *Montreal Gazette*, l'article remarquable qu'on a publié touchant le chemin de fer de colonisation du Nord. Pour nous, qui connaissons parfaitement la topographie des paroisses sises au Nord de la ville de Montréal, particulièrement celles des comtés des Deux-Montagnes, de Terrebonne et de Laval, nous ne pouvions pas comprendre qu'un certain nombre de ceux qui se sont occupés jusqu'à ce jour de la question du tracé entre Montréal et Ottawa, l'aient aussi mal comprise, et, nous pourrions même ajouter, aient suggéré une ligne si peu avantageuse ; mais le savant travail qui a paru dans ce journal et qui a été accompagné d'un plan figuratif du territoire, dénote chez celui ou ceux qui l'ont inspiré un savoir et une connaissance tellement approfondie des lieux, que le public intéressé non seulement au succès de l'entreprise, mais désireux de voir adopter un mode de distribution éclairé des deniers de la compagnie de ce chemin de fer, doit remercier ce journal, d'avoir fait jaillir la

lumière d'une manière aussi éclatante sur l'adoption du véritable tracé entre Montréal et Ottawa.

Nous sommes heureux de prouver encore une fois par ce journal que jamais dans nos écrits ou dans nos paroles, nous n'avons voulu tromper le public ; car, si d'un côté nous nous sommes opposés à la construction d'un chemin de fer par une voie qui ne sauvegarderait point les capitaux des actionnaires, d'un autre côté, nous nous sommes toujours efforcés de bien faire saisir la question importante des tracés, afin de faire adopter celui qui assurerait le succès et la prospérité de cette voie ferrée, et non la décadence de cette belle et patriotique entreprise.

St. Eustache, 29 Mai 1871.

(Signé)	DR. D. MARSIL, Maire de St. Eustache.
"	W. H. SCOTT, C. M.
"	ADOLPHE RENAUD, C. M.
"	JOSEPH DORION, JR., C. M.
"	E. A. DE BELLEFEUILLE, C. M.
"	DAMASE ROCHON, C. M.
"	ALF. U. LAVIOLETTE, C. M.
"	PIERRE ANGRIGNON, Maire de St. Benoit.
"	JOSEPH MARCOTTE, Maire de St. Augustin.
"	ETIENNE LADOUCEUR, Maire de St. Joseph.
"	JOSEPH FORTHIER, Maire de St. Hermas.
"	FÉLIX ROUTHIER, Maire de St. Placide.

Nous soussignés, après avoir pris connaissance de la requête ci-dessus, déclarons que les allégués de cette requête relatifs à l'avantage du tracé par la voie de ou près du village de St. Eustache sont, en autant que nous pouvons en juger par la connaissance que nous avons des lieux, corrects et exacts.

(Signé)	L. DUMOUCHEL, Sénateur.
“	J. H. LEMAIRE, Conseiller Législatif.
“	DAMIEN MASSON, Sec. Trés. Société Agricl. Deux-Montagnes.

Je soussigné, Maire de la Municipalité de la Paroisse de St. Martin, dans le district de Montréal, donne mon adhésion pleine et entière à la requête présentée au Conseil-de-Ville de Montréal, par les citoyens de St. Eustache, dans le but de faire passer dans St. Eustache, près du village ou dans le village, le chemin de fer ou chemin à lisses de colonisation du Nord de Montréal, et je n'hésite pas à dire que mon opinion est celle de la majorité des habitants de cette paroisse.

St. Martin, 31 Mai 1871.

(Signé)	JOSEPH COTÉ, Maire.
---------	------------------------

Je soussigné, Maire de la Municipalité de la Paroisse de Ste. Dorothée, dans le district de Montréal, approuve comme le Maire de St. Martin et de la même manière, la requête sus-mentionnée des habitants ou citoyens de St. Eustache.

Ste. Dorothée, 31 Mai 1871.

(Signé)	MARCEL LAURAIN, Maire.
---------	---------------------------

CONCLUSION

Nous concluons en disant que nous demandons et suggérons une ligne rationnelle, la seule qui offre la voie naturelle pour relier Montréal et la Cité d'Ottawa, c'est-à-dire la plus courte, la plus facile, la moins dispendieuse et la plus rémunérative. Par ce tracé, nous présentons et offrons un moyen de conciliation en faisant bénéficier [par des embranchements les localités qui nous sont hostiles. Dans leur zèle quelque peu exagéré à protéger leurs intérêts, ils s'inquiètent fort peu du mal irréparable que St. Eustache et les autres populeuses paroisses, dont les prétentions sont identiques dans la question, auraient à subir si elles étaient privées du chemin de fer.

Aussi, les soussignés de cette requête espèrent que les citoyens de Montréal par leurs représentants au Conseil-de-Ville et au Bureau de Direction du Chemin de Colonisation du Nord, sauront faire valoir en temps et lieu l'excellence et la supériorité du tracé que nous nous permettons d'indiquer respectueusement.



RAPPORT

SUR

l'Embranchement de Chemin de Fer projeté de St. Eustache

A LA JONCTION DE STE. THÉRÈSE.

MONTRÉAL, 28 NOVEMBRE 1877.

A Son Honneur le Maire et aux Conseillers de St. Eustache.

MESSIEURS,

Ayant été chargé par vous de faire les explorations préliminaires pour l'embranchement proposé entre le village de St. Eustache et le point le plus rapproché de la ligne du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, au ou près du village de Ste. Thérèse, et de faire un rapport sur la route la plus propice à être adoptée ainsi que sur le prix de construction, j'ai l'honneur de vous annoncer que vos instructions ont été suivies.

Les conclusions auxquelles je suis arrivé sont comprises dans le rapport suivant et expliquées par les plans qui l'accompagnent, les sections et les estimations détaillées, que je soumet à votre examen.

Avant d'entrer dans la description détaillée des résultats obtenus par les explorations et l'arpentage instrumental, il serait peut-être bon de jeter un coup d'œil sur les avantages à retirer de la construction de cette embranchement.

Le succès obtenu durant les dernières années dans la construction des chemins de fer à bon marché, tant dans le Canada

que dans les Etats-Unis, fait désirer l'adoption de ce système de préférence aux voies coûteuses de transport actuellement usitées pour voyager entre les villes et les villages du nord avec cité de Montréal.

Afin d'adopter les mesures nécessaires pour mettre ce système à exécution dans le Nord de Montréal, la compagnie de chemin de fer de colonisation du nord de Montréal, commença la construction de cette ligne en 1872 et poussa l'ouvrage activement jusqu'à ce que des désastres financiers l'obligèrent à céder ses droits et sa chartre au gouvernement Provincial de Québec en 1875. Ce gouvernement est actuellement occupé à compléter la ligne primitive de Montréal à Aylmer, et à passer les contrats pour la continuation du chemin qui doit aller au village de Quio et au Lac des Chats sur le haut de l'Ottawa.

Il serait bon de remarquer que lorsque les plans préliminaires de la ligne susdite furent tirés et que le rapport en fut fait par M. Chs. Legge qui était en ce moment ingénieur en chef (quoique les Directeurs cédant à de fortes influences aient été forcés d'adopter Ste. Thérèse pour point de jonction) le dit ingénieur en chef ne put s'empêcher de s'exprimer dans les termes suivants en parlant de l'endroit le plus favorable à une jonction tant pour St. Jérôme que pour Ottawa : *Ligne viâ St. Eustache.*

“ Cette ligne en laissant Mile End suit en partie la première
“ et la seconde route qui conduit au pont Vinet, traversant la
“ rivière soit au-dessous ou au-dessus de ce pont. Là, elle fait
“ une courbe à l'ouest et se dirige en droite ligne vers St.
“ Martin et se rend au *Moulin à la Dalle* en appuyant vers le
“ Nord, traversant les trois canaux formées par les îles qui se
“ trouvent dans la rivière à cet endroit. Elle s'avance alors
“ dans un parcours de trois milles et fait une nouvelle courbe à
“ l'Est et vient couper la première route près du chemin de
“ la Côte St. Louis à peu de distance au Nord de Ste.
“ Thérèse et suit ensuite le tracé primitif à St. Jérôme, etc.

“ Ce qu'il y a de plus remarquable dans la construction de

“ cette ligne c'est la réduction dans le prix des ponts sur les
“ deux rivières ou les deux branches de l'Ottawa, ainsi que les
“ pentes plus favorables que nous offrent ces endroits.”

“ La configuration du sol sur les deux côtés de ces rivières
“ offre des pentes plus faciles en approchant des ponts, et sous
“ ce rapport cet endroit laisse Ste. Rose loin derrière lui.”

“ La seule objection qu'on oppose à ce tracé par rapport à
“ l'embranchement de St. Jérôme, c'est le surplus de longueur
“ de 3 ½ milles que le fret devra parcourir tout le temps ;
“ mais cette objection est contrebalancée en grande partie par
“ le plus de facilité qu'offre le terrain à traverser.”

“ D'un autre côté, ce chemin de fer obtiendra, s'il passe
“ dans cette direction, un surplus de fret provenant du grand
“ et florissant village de St. Eustache et des autres villages et
“ campagnes populeuses qui se trouvent au Nord et qui seraient
“ portées à se servir pour se rendre à Montréal des chemins
“ macadamisés si la station du chemin de fer la plus rappro-
“ chée était à Ste. Rose ou encore plus à l'Est.” J'ai à peine
besoin de dire que les opinions alors émises par M. Legge,
coïncident parfaitement avec les miennes.

De ces extraits de la brochure ci-annexée il ressort clairement que St. Eustache aurait du être choisi comme point de jonction tant pour la ligne d'Ottawa que pour celle de St. Jérôme et cela pour les raisons suivantes :

La distance de Montréal à Ottawa *via* St. Eustache aurait été raccourcie d'au moins quatre milles et demi et le chemin de fer aurait traversé une section du pays beaucoup plus peuplée et beaucoup plus cultivée.

En outre une dépense énorme aurait été épargnée dans la construction des ponts sur les deux branches de l'Ottawa.

De plus, en adoptant cette route on aurait pu se dispenser de beaucoup de travaux de nivellement et d'ouvrages en terre, car la route parcourue par St. Eustache est beaucoup plus unie que par Ste. Rose et Ste. Thérèse.

Nous allons maintenant procéder à notre rapport sur l'embranchement proposé de St. Eustache à Ste. Thérèse tels

que désigné dans les plans, etc., ci-après mentionnés et annexés.

La distance entre les deux villages de St. Eustache et de Ste. Thérèse d'après la ligne projetée sera de sept milles et un quart, mais la longueur actuelle de la ligne qui devra être construite depuis les limites de St. Eustache jusqu'à sa jonction avec la ligne de Québec, Montréal, Ottawa et Occidentale, ne dépassera pas $5\frac{1}{2}$ milles dont $4\frac{38}{100}$ de milles sont en droite ligne et la balance $1\frac{12}{100}$ de milles fait une courbe qui varie entre $0^{\circ}.30$ (11460 pieds de rayons) et 3° (1910 pieds de rayon).

Le coût total de cet embranchement sera d'environ \$41,194 ou \$7,489 par mille sans tenir compte d'aucun matériel.

La largeur moyenne du terrain requis est de 45 pieds, largeur suffisante pour une voie simple.

Les remblais devront avoir 14 pieds de largeur au sommet avec une inclinaison de $\frac{1}{2}$ à 1 pied.

Les déblais devront avoir 18 pieds de large à la base et être munis de pentes semblables à celles des remblais.

Les ponts de rigoles (Beam culverts) les rigoles ouvertes, les clotures et les travaux suspendus seront de première classe et semblables à l'ouvrage fait sur le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. (Le tout avec du bois de première classe).

Un dépôt et des hangars devront être bâtis à St. Eustache, ainsi qu'une table tournante.

Le Ballast sera en moyenne de 2000 verges cubes par mille et étendu sur une largeur d'au moins 12 pieds.

Les traverses (ties) seront de la meilleure qualité de bois, et de la même dimension que celles en usage sur la route actuelle.

La largeur de la voie (guage) sera de $48\frac{1}{2}$ pieds pour la faire correspondre avec la ligne principal.

La clôture sera à claire voie avec poteaux en cèdre reposant sur des allèges et construite de manière à ce que chaque panneau puisse s'ôter pendant l'hiver.

Le chemin permanent sera fait avec les meilleures lisses de fer, 88 tonnes par mille, les coussinets, les chevilles et les

tarauls seront de la meilleur qualité de fer, et devront être posés à l'entière satisfaction de l'ingénieur.

Pour plus de détails sur le coût du parfait achèvement de cette ligne, vous êtes respectueusement priés de prendre connaissance des différentes tableaux des quantités et des estimations ci-annexées.

Avant de clore mon rapport, je crois que le tableau synoptique suivant, vous fera voir clairement pourquoi notre embranchement devrait être bâti et être vu d'un bon œil par le gouvernement provincial, et s'il m'était permis d'exprimer mon opinion, j'en recommanderais fortement la construction immédiate, pour les raisons suivantes :

1^o A cause de la modicité du prix de construction, le coût total devant s'élever à \$41,194 ou \$7,489 par mille comme il est dit plus haut.

En comparant le coût de cette ligne avec les dépenses faites dans la construction des autres chemins de fer de la Province, on verra que jusqu'à présent aucune voie ferrée n'a été construite à aussi bon marché que peut l'être celle-ci.

Après m'être consulté avec plusieurs entrepreneurs de St. Eustache où la main d'œuvre est à très bon marché dans ce temps-ci, je suis d'opinion que la somme ci-dessus mentionnée comme le coût de votre embranchement peut être grandement réduite. Par exemple, les terrassements qui dans mon estimation sont évalués à 20 centins par verge cube, peuvent être faits pour la somme de 12 à 15 centins par verge cube, ce qui constitue une épargne d'environ \$2,300, et les autres travaux en proportion.

Admettons pour un instant que la construction de cet embranchement, en faisant les réductions dont je viens de parler, ne coûterait pas plus de \$38,000, la chose se résumerait ainsi :

Capital	\$38,000
Bonus du Gouvernement Provincial, à la somme de \$4,000 par mille	\$22,000
Les deux municipalités de St. Eustache.....	16,000
Total.....	\$38,000

Si ce capital de \$38,000 requis pour la construction de ce chemin est couvert par le bonus du gouvernement et l'octroi des municipalités, alors la question se pose ainsi :

Lorsque cette ligne sera finie, paiera-t-elle ses dépenses ?

Recapitulons :

Gages de l'ingénieur.....	\$ 600.00
“ du chauffeur.....	360.00
“ du serrefrein agissant comme gardien de fret.....	300.00
“ du conducteur	500.00
Bois de chauffage, 2 cordes par jour, ou 650 cordes à \$3.00.....	1,950.00
Entretien du chemin, réparations et dépenses im- prévues.....	3,000.00
Total des dépenses courantes.....	<u>\$6,710.00</u>

En regard de ces dépenses établissons à présent le montant probable des recettes provenant du fret et des passagers qu'on peut attendre raisonnablement de ce chemin dans le cours d'une année fiscale.

Après avoir étudié la question et examiné avec plusieurs citoyens de St. Eustache le dernier rapport officiel, c'est-à-dire, le recensement de 1870, nous sommes venus à la conclusion que tout en laissant plus de la moitié pour la nourriture des habitants et pour leur approvisionnement, le fret provenant du transport des céréales et des patates ne sera pas moins de. ... \$2,400.00

Sur les produits alimentaires, les légumes, le revenu des jardins, des vergers, du sucre d'érable, etc... 400.00

Le fret payé par les marchands suivants : MM. Bé-
lair, LaHaie, Limoges, Gauthier, Paquin, Masson,
McKay, Payment et Renaud, d'après leurs pro-
pres calculs ne s'élèvera pas à moins de..... 1,700.00

Les instruments industriels pour les manufactures... 700.00

Les hôteliers, les forgerons, les carossiers et les
entrepreneurs en général..... 500.00

Fret payé par les particuliers de la paroisse et du village de St. Eustache.....	500.00
Fret de commerçants d'animaux.....	200.00
Payé par les passagers de St. Eustache à Montréal et retour.....	3,000.00
Pour le transport de la malle.....	300.00
Fret sur le foin, la paille, le bois scié, la terre et la brique.....	1,050.00
Les paroisses aux alentours de St. Eustache qui font des affaires avec cette place ne rapporteront pas moins de.....	2,600.00

Cela porte le total du fret par année à.....\$13,350.00

Par ce qui précède vous pouvez voir que les revenus de cette ligne excéderont les dépenses de \$6,640 qui seront un profit clair pour la compagnie ou le gouvernement qui en entreprendra la construction.

Ces calculs sont basés sur l'hypothèse que le gouvernement provincial construirait le chemin et le ferait marcher.

Une compagnie autre que celle représentée par le gouvernement pourrait-elle entreprendre la construction de cet embranchement ?

Non ! et cela pour les raisons suivantes : Le montant probable du fret entre St. Eustache et Montréal, ainsi que mentionné plus haut, donnera un revenu annuel de \$13,350, c'est-à-dire sur un parcours d'environ 20 milles.

Comme St. Eustache, ou la compagnie, ne posséderait que 5 milles de chemin de fer, c'est-à-dire environ $\frac{1}{4}$ de la distance entre Montréal et St. Eustache, elle serait dans la nécessité de retrancher au moins les $\frac{3}{4}$ des revenus et de réduire les \$13,350 à \$3,337 et ce n'est que cette dernière somme que St. Eustache pourrait réclamer ; la balance des revenus, savoir : les \$10,013, appartiendrait en justice au chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Cela prouve clairement qu'une compagnie privée ne pourrait pas entreprendre la construction

de cet embranchement avec quelques chances de succès. Les chiffres suivants vont illustrer ce raisonnement.

Dépenses.....	\$6,710.00
Recettes.....	3,337.00
Déficit.....	\$3,373.00

Ayant ainsi démontré que les dépenses excèderait les revenus annuels d'environ \$3,373.00, quels sont les moyens à adopter pour obvier à cette perspective facheuse ?

La Compagnie de St. Eustache, en supposant qu'il y en aurait une de formée, devrait obtenir du Gouvernement Provincial le droit de passage gratuit pour leurs convois sur la ligne de Québec, M. O. et O. entre Ste. Thérèse et Montréal sans avoir à payer aucune contribution.

En obtenant ainsi le droit de faire une jonction à Ste. Thérèse, et le privilège de se servir de la ligne principale pour venir à Montréal, la Compagnie se trouverait dans une meilleure position pour entreprendre la construction de cet embranchement, et au lieu d'avoir un déficit de \$3,373.00 elle aurait un profit de \$6,640.00 par an.

Ce surplus augmentera certainement si on prend en considération le très-grand nombre d'excursions de plaisir de Montréal et des autres places, et les touristes qui visiteraient St. Eustache si ce chemin existait.

Mais comme il est toujours difficile de former une compagnie de chemin de fer dans une campagne, les résidents de St. Eustache espèrent et demandent que le gouvernement veuille bien entreprendre la construction de l'embranchement projetée. Il n'est que juste que le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental représenté par le gouvernement retire les profits provenant de la ligne de St. Eustache vu que le gouvernement aura à accorder le droit de passage et à prêter son matériel jusqu'à Montréal.

En retour des avantages que procurera à St. Eustache la

construction de cet embranchement, les deux municipalités tant de la paroisse que du village voteront un octroi de \$16,000 en débentures à la compagnie représenté par le gouvernement.

A la demande de plusieurs citoyens de St. Eustache j'ajouterai ce qui suit à mon rapport : Le gouvernement peut-il refuser de construire cet embranchement ?

Non. — Premièrement.—Parceque cet embranchement est peut-être le seul dans la Province de Québec qui peut être construit avec économie et qui rapportera au gouvernement des profits immédiats ainsi que mentionné plus haut.

Secondement.—Parceque dans les années passées, lorsqu'il a été question de relier Montréal avec Ottawa par le moyen d'un chemin de fer, toutes les explorations et les arpentages ont convergé vers le village de St. Eustache parceque cette localité est située sur la ligne directe et qu'elle offre vû la nature de son sol et son importance plus d'avantages qu'aucun des villages environnants.

Troisièmement.—Le chemin projeté tel que tracé par MM. Sykes et Coffin prouve que cette localité est la mieux située pour faire passer une voie en ligne directe avec la cité d'Ottawa.

Si St. Eustache n'a pas été adopté comme point de jonction pour le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, c'est parceque, sans vouloir attaquer personne en particulier, ses droits n'ont pas été connus.

Le député à la Chambre locale peut expliquer les raisons pour lesquelles le village de St. Eustache a été laissé de côté pour favoriser son rival le village de Ste. Thérèse.

Quatrièmement.—Parceque la riche population de St. Eustache et des paroisses environnantes comprend que les intérêts de l'agriculture, du commerce et de l'industrie souffrent du manque de communications faciles et promptes avec les marchés de Montréal, aussi bien qu'avec les autres parties de la puissance. Et de plus qu'ils ne peuvent exister et faire des affaires sans de tels chemins de fer. Depuis la construction du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, St. Eusta-

che se trouve rejetée en arrière de St. Jérôme dont les habitants, bien que plus éloignés ont de plus grandes facilités et des moyens moins coûteux de communication avec la cité de Montréal et les autres parties de la province.

Cinquièmement.—Les grandes affaires transigées entre St. Eustache et les paroisses environnantes fourniront au chemin de fer une grande quantité d'objets de transport.

Sixièmement.—La construction d'un embranchement n'est pas désirée seulement par la population de St. Eustache, mais aussi par les étrangers et les touristes qui reconnaissent l'importance de cette localité et en admirent la beauté.

Oui ! sans vouloir faire tort aux localités voisines qui ont été favorisées par le passage du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, St. Eustache avec son joli village, sa belle et pittoresque rivière, sa riche population, son immense commerce, ses pouvoirs d'eau et ses autres nombreux avantages attirerait un grand nombre d'étrangers qui y passeraient la saison d'été et augmenteraient sa population.

St. Eustache pourra toujours se tenir en avant des paroisses qui l'entourent si le gouvernement lui accorde un chemin de fer et ne sacrifie pas ses intérêts.

Septièmement.—Si le gouvernement veut bien lire et prendre en considération le contenu du pamphlet ci-annexé et plus haut mentionné, portant le titre de "Chemin de Fer de Colonisation du Nord de Montréal avec tracé par St. Eustache" daté de 1871, il fera certainement un acte de justice envers la population de cette place et fera droit à la requête qui lui a été présentée pour la construction d'un embranchement.

Huitièmement.—St. Eustache depuis bon nombre d'années a indirectement payé de fortes taxes pour le soutien du gouvernement et pour l'exécution d'améliorations de travaux publics, tels que chemins de fer au Nord et au Sud du St. Laurent, canaux et fins de colonisations.

Des calculs faits au moyen de statistiques fournies par les marchands de cette localité, montrent que ces messieurs achètent en moyenne par année pour un montant de plus de

\$100,000, et les taxes payées sur les marchandises, les pices, le fer et les boissons ne pouvant s'élever en général à moins de 20 par cent, St. Eustache aurait ainsi jeté annuellement dans les coffres publics la jolie somme de \$20,000.

D'où il suit que St. Eustache a payé dans l'espace de 30 ans la somme énorme de \$600,000, et cette paroisse n'a reçu en retour que de légers bénéfices. Je crois que le Gouvernement de la Province de Québec ne devrait pas hésiter et devrait accorder la faveur demandée, car ce chemin loin d'être un embarras serait une spéculation profitable.

Neuvièmement.—Tous les auteurs qui ont écrit sur l'administration, l'économie et la prospérité des chemins de fer sont d'accord sur les points suivants :

On doit considérer avant toute autre chose, l'influence qu'un chemin de fer peut avoir et aurait sur le progrès industriel et commercial des districts à travers lesquels il passe et qu'il alimente. Pendant nombre d'années la construction de ce nouveau mode de communications a été entachée d'un vice radical.

Les ingénieurs en général considéraient la construction d'un chemin de fer plutôt comme une œuvre d'art que comme une œuvre pouvant être dans le futur d'une utilité commerciale, et ne recherchaient que la ligne la plus directe entre deux points sans prendre en considération les dépenses énormes encourues et laissant hors de la question les localités intermédiaires ou ne leur donnant que des lignes d'embranchements insuffisantes pour le commerce qui s'y fait.

Dixièmement.—Ce système connu autrefois sous le nom d'e " système de la ligne droite " a été abandonné en ces jours de progrès ; les Compagnies de chemins de fer en général voyant l'importance qu'il y a de diminuer la distance entre deux villes, principalement si ces deux villes sont des principaux centres d'industrie et de commerce, adoptent encore la voie la plus courte, mais ils tiennent compte des localités intermédiaires, vû que le commerce local qui se fait de ces places et entr'elles ajoute au revenu du chemin et y contribue

souvent plus même que le commerce qui se fait entre les deux points extrêmes.

Il a été clairement prouvé que toutes les lignes importantes qui ne suivent pas la ligne droite sont aussi avantageuses et offrent souvent des avantages supérieurs aux voies ferrées qui suivent la ligne droite entre deux points, par conséquent il est maintenant admis en principe qu'un chemin de fer doit toucher sur son parcours le plus grand nombre possible de localités. Cette règle est généralement suivie à moins que la déviation n'occasionne de grands frais, c'est-à-dire des frais qui ne sont pas en proportion avec les revenus que peuvent donner les différentes places pour lesquelles le chemin dévie.

Onzièmement.—Généralement la localisation des lignes de chemins de fer s'effectue de manière à faciliter la construction des lignes secondaires ou embranchements, car c'est de ces lignes secondaires que les lignes principales tirent la plus grande partie de leur prospérité.

Douzièmement.—Nous sommes de l'opinion du comte Daru : “ Que la meilleure direction pour une ligne de chemin de fer est celle qui suit le mouvement habituel de la population intéressée à la localisation et les droits acquis, car “ les chemins de fer recherchent de préférence les lieux où “ l'on trouve le plus le public voyageur, les produits généraux “ et les marchandises, et les centres où le commerce se fait de “ puis plusieurs années.”

Treizièmement.—Si nous avons émis ces principes et fait ces commentaires, ce n'est pas avec la prétention d'enseigner au gouvernement la science de l'économie des chemins de fer, car nous savons parfaitement bien que l'honorable Premier-Ministre, les Membres du Cabinet et les Membres du Parlement sont tout-à-fait versés dans cette importante question. Nous désirons seulement montrer que la ligne d'embranchement demandée concorde parfaitement avec les meilleurs principes d'administration et d'économie politique de chemins de fer.

Par les remarques ci-dessus, nous établissons que la construction d'une ligne d'embranchement à St. Eustache, qui se

fera réellement d'une manière économique, tiendra le premier rang parmi les chemins de fer de la Province de Québec ; et si on admet que c'est par des embranchements qu'une ligne acquiert une partie de sa prospérité, nous pouvons affirmer que la ligne principale du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental tirera certainement un surplus de revenus de la construction d'un embranchement.

De plus nous avons clairement démontré que les principes du comte Daru s'appliquent à notre cas et s'accordent avec les estimés et les arguments que nous avons apportés pour obtenir la construction de notre ligne.

Enfin, les habitants et les électeurs de St. Eustache ont confiance en présentant ce rapport au gouvernement de la Province de Québec que leur entreprise courageuse et patriotique sera reçu favorablement, et que St. Eustache sera placé sur un pied d'égalité avec les localités qui l'avoisinent.

En terminant ce rapport je dois offrir mes sincères remerciements au Très-Révérend L. J. Guyon, C. A. M. Globensky, Ecr., J. B. Daoust, Ecr., M. P., C. L. Champagne, Ecr., M. P. P., Emery Ferré, Maire du Village St. Eustache, A. Sigouin, Maire de la Paroisse St. Eustache, Dr. D. Marcil, C. H. Champagne, N. P., E. A. de Bellefeuille, Dr. D. Perrault, D. A. P. Bélair, S. McKay, N. P., A. Limoges, P. Lahaie, W. H. Scott, J. Gauthier, J. M. Goulet, J. A. Paquin, F. Paquin, A. Renaud, Dr. J. B. Dorion, O. Paquette, Dr. A. Laviolette, J. Paiement, L. Dion, Magistrat, P. Vanniet, H. Rochon, J. B. Proulx, V. Masson, et à tous les autres messieurs du village et de la paroisse de St. Eustache à qui je dois beaucoup pour les données qu'ils nous ont fournies ; et je dois aussi reconnaître les services de nos assistants MM. E. P. Quirk, C. E., et J. C. McGillis.

Nous avons l'honneur d'être,

Messieurs,

Vos obéissants serviteurs,

LEGGE & MALSBURG.

Par W. J. J. MALSBURG.

Ingénieur-Civil.

Description de la route entre St. Eustache et Ste. Thérèse.

	Longueur de la ligne principale.	Longueur de la ligne droite.	Longueur de la ligne courbe.	Total de la courbe.	1 degré ou 11,460 pieds de rayon.	1 degré ou 5,730 pieds de rayon.	2 degrés ou 2,865 pieds de rayon.	3 degrés ou 1,910 pieds de rayon.
	Milles	Milles	Milles	Degrés	Milles	Milles	Milles	Milles
Ligne de St. Eustache à Ste. Thérèse.	5½	4.88	1.12	187	0.00½	0.15½	0.27½	0.50½
Pentes allant au Nord de Ste. Thérèse.	Niv. à 2.92	20 0.15½	20 à 30 0.97	30 à 40	40 à 52.80 0.97½			
Pentes allant au Sud de Ste. Thérèse.	2.92		0.13	0.34				

Montréal, 28 Novembre 1877.

LEGGE & MALSBURG,

Par WM. J. J. MALSBURG,

Ingénieur civil.

ESTIMATION du coût de la ligne d'embranchement proposée
de St. Eustache à Ste. Thérèse, à part le matériel roulant.

Terrassements.....	33,150 vrgs. c.	\$ 20	\$6,630 00
Clotures.....	3,170 " ..	10	2,536 00
Achat du terrain, droit de passage.....	26 acres..	40 00	1,040 00
Barrières pour Bestiaux ..	2 " ..	20 00	40 00
Poteaux avec écriteaux..	1 " ..	10 00	10 00
Fossés ouverts.....	8 " ..	25 00	200 00
Aiguilles, Sémaphores et Boîtes	2 " ..	100 00	200 00
Traversées de chemins ..	1 " ..	26 00	26 00
Traversées de chemins de ferme.....	24 " ..	10 00	240 00
Ouvrages suspendus sur les Ponts	30 pieds..	12 00	360 00
Construction de la Gare et de la Plateforme tournante à St. Eustache...			675 00
Nettoyage, Coupe des buissons.....	4.83 acres..	15	69 45
Pour la voie permanente :			
Lisses de fer, 56 lbs. p. vrg.	500 tonnes	35	17,500 00
Coussinets et Chevilles.....			1,750 00
Traverses, 2,112 par mille.	11,616 " ..	20	2,323 20
Pose des Lisses.....	5 ½ milles.	200 00	1,100 00
Ballast, 2000 vrgs par mille	11,000 vrgs..	25	2,750 00
De plus 10 par cent pour dépenses contingentes.....			\$37,449 65
			3,744 96
Total.....			\$41,194 61

Montréal, 28 Novembre 1877.

LEGGE & MALSBURG,

Par WM. J. J. MALSBURG,

Ingénieur civil.

